

ARCHITECTURE

УНИТАРНЫЙ УРБАНИЗМ АЭРОПОРТОВ

Агеева Галина Николаевна,

к. т. н., с. н. с.

Национальный авиационный университет

г.Киев, Украина

Введение. Современные аэропорты перестали быть только транспортными предприятиями, обслуживающими авиаперевозки пассажиров, грузов и почты. Значительная роль уделяется неавиационным видам деятельности, которые являются важной статьей доходов для большинства аэропортов мира.

С ростом объемов авиаперевозок изменяются концепции развития аэропортов и социальные запросы на соответствующий уровень обслуживания и предоставление дополнительных сервисов. Аэропорты все больше напоминают населенные пункты, в формировании, развитии и эксплуатации которых значительную роль играют градостроительные теории и практики.

Цель работы – выявить примеры реализации концепции унитарного урбанизма в современных аэропортах.

Материалы и методы. В основу исследования положены методы системного анализа и обобщения данных научно-методической и специальной литературы, современных практик преобразования территорий, зданий и сооружений аэропортов в креативное пространство (арт-центры, центры современного искусства и др.).

Результаты и обсуждение. Концепция унитарного урбанизма, основоположниками которого являются И. Щеглов, Ги Дебор и Ш. Бодлер, предполагает, что эффективными средствами формирования и всестороннего развития городской среды являются политические практики, синтез искусств и технологий. Образ города рассматривается как модель пространства,

воспроизведенная конкретной личностью или сформированная группой лиц с возможными изменениями и искажениями первичной информации под влиянием фактора времени, состояния памяти, эмоционального состояния и других психологических и физических факторов.

Визуальное восприятие городских пространств может быть позитивным и негативным; под его влиянием будет сформирован и соответствующий образ города.

Позитивный образ города благотворно влияет на местных жителей, усиливает его привлекательность как туристической дестинации. Вследствие сильного специфического воздействия на нервную систему человека, одним из элементов негативного образа города может стать транспорт, в т. ч. авиационный.

Вместе с тем, авиация всегда была привлекательным видом транспорта, существование которого с самого начала сопровождалось показательными полетами воздушных судов (ВС), зрелищными авиашоу и др. Например, демонстрационные полеты новых типов ВС в рамках международного авиасалона в Ле-Бурже (Франция), основанного в 1908 г., – это настоящие авиационные шоу, которые посещают тысячи поклонников авиации и гостей.

В развитии авиации значительную роль сыграли политические события (войны). Для авиационной техники характерен синтез технологий и дизайна. Территория, здания и сооружения аэропортов, обеспечивающие прежде всего технологические процессы и безопасность полетов, представляют собой архитектурно-градостроительную среду. Визуальное восприятие территории и застройки осуществляется, в большинстве случаев, через окна движущегося по подъездной дороге или привокзальной площади автомобиля, маршрутного такси, автобуса, железнодорожного «шаттла» и др. и длится непродолжительное время до момента прибытия в аэровокзальный комплекс и следования из аэропорта в город. Здесь следует отметить особенность этого восприятия – отсутствие детализации объектов, акцент «голубой линии» застройки и ландшафта.

Многократные реконструкции отдельных элементов или среды в целом приводят к постоянному изменению первоначальных решений застройки; сопровождаются демонтажем отдельных объектов и блокированием разностилевых зданий. Новые крупные АВК по архитектурным и конструктивным решениям все больше напоминают промышленные здания.

Вместе с тем, архитектурно-градостроительной среде аэропортов также присущ синтез технологий и искусств.

На территории аэропортов строятся многоэтажные смотровые площадки (Vienna International Airport, Австрия), на покрытии зданий аэровокзалов устраиваются трибуны для зрителей (Berlin Tempelhof Airport, Германия); организуются споттинг-площадки в закрытых зонах (Boryspil International Airport, Украина) и общедоступных местах (Vilnius Airport, Литва), в т. ч. и для детей (Vilnius Airport, Литва).

Привокзальные площади используются для размещения реликвий – самолетов, бывших свидетелями реальных исторических событий (Ан-24, Saratov International airport, Ту-154м – Novosibirsk International Airport, Ту-114, Moscow Domodedovo Airport, Российская Федерация); скульптурных композиций (Маленький Принц с самолетом, Minsk National Airport, Беларусь) и памятников (Игорю Сикорскому, Kyiv Sikorsky Airport, Украина; Летчику и технику, Omsk Airport, РФ).

Фасады аэровокзалов украинских аэропортов украшают скульптурные композиции (терминал 1, Danylo Halytskyi International Airport Lviv); интерьеры – настенные и потолочные росписи (International Airport Kharkiv), тематические мозаичные панно (терминал В, Boryspil International Airport; Chernivtsi International Airport); скульптурные портреты государственных деятелей (Danylo Halytskyi International Airport Lviv) и др.

Мировая практика эксплуатации зданий и сооружений богата примерами превращения аэровокзалов и аэровокзальных комплексов в своеобразные культурологические платформы: в них размещаются музеи изобразительного и монументального искусства (Denver International Airport, США, Amsterdam

Airport Schiphol, Нидерланды, Phoenix Sky Harbor International Airport, США), галереи выставочного типа (Moscow Sheremetyevo Airport, Novosibirsk International Airport, Российская Федерация) и др.

Отдельные категории пассажиров по-разному реагируют на дополнительный креативный сервис. Основными пользователями последнего являются вылетающие, трансферные и транзитные пассажиры. Именно они располагают временем и возможностью участия в зрелищных мероприятиях, проводимых в операционных залах вылета и залах ожидания вылета. Например, зал ожидания вылета длиной 800 м (терминал D, Boryspil International Airport) превращен в выставочный зал пропускной способностью 3 000 посетителей/час. Такому показателю могут позавидовать культурно-зрелищные учреждения мирового масштаба.

Помимо сооружений аэровокзального комплекса в этот процесс вовлекаются здания и сооружения основного производственного назначения. Они приобретают новые функции, в частности, рекламно-информационное сопровождение деятельности аэропорта, направленное на создание соответствующего интерактивного пространства.

Особое место в этом процессе отводится аэродромно-диспетчерским вышкам (АДВ), которые в силу технологических особенностей выполняют роль высотных доминант застройки территории аэропорта. Здания становятся объектами светового дизайна. На них размещают видеоз экраны, медийные фасады и др., которые усиливают роль АДВ в системе визуальных коммуникаций на территории аэропорта и за его пределами в светлое и темное время суток.

Данные мероприятия имеют ряд ограничений, связанных с обеспечением безопасности полетов и возможным изменением светового режима функционирования аэропорта и населенных пунктов, расположенных рядом. Поэтому при разработке концепции освещения комплекса зданий и сооружений ограничиваются зоны размещения и размеры медийных фасадов, режим их работы в течение суток и др.

Вместе с тем, практика превращения АДВ в медийные объекты постоянно расширяется и применяется не только по отношению к действующим объектам (Vienna International Airport, Австрия; Ben Gurion Airport, Израиль), но и тем, которые требуют рестайлинга (Batumi International Airport, Грузия).

Эволюционные изменения архитектуры АДВ, произошедшие в течение последних десятилетий, обеспечили им оригинальность и привлекательность, а также усилили влияние на градостроительную ситуацию как основного ориентира на местности.

Реализация дополнительных функций (световой дизайн) приводит к тому, что сложившаяся в течение десятков лет архитектурная среда аэропорта «теряет» свою статичность и превращается в «подвижное» коммуникативное пространство, характеризующееся виртуальностью, интерактивностью, креативностью, мозаичностью, размытостью границ и пр.

Аэропорт начинает выполнять функции географического пространства, в пределах которого осуществляются коммуникативные действия по абсолютно новым, не возможным ранее, сценариям. У этого пространства есть еще одно преимущество, которое может быть эффективно использовано для усиления воздействия и привлечения потенциальных пользователей/посетителей, – оно работает «с неба».

При анализе авиационной составляющей урбанизированного ландшафта Киева были выявлены объекты, которые можно рассматривать как специфические по форме и значительные по размерам носители первичной информации про авиационную столицу Украины.

Информация передается туристам и гостям Киева, прибывающим авиационным транспортом, во время захода самолета на посадку в период особого психологического напряжения (аэрофобия, ожидание приземления, встречи и пр.). Трёх мерность информации, получаемой через иллюминаторы, динамика изменения видовых точек позволяют пассажирам оценить масштабность городских ландшафтов и зданий, увидеть ограниченные, а

иногда, и недоступные для обзора с поверхности земли покрытия - «пятые фасады» аэровокзальных комплексов, ангаров, грузовых терминалов и пр. В ряде случаев, именно «пятые фасады» являются главными элементами архитектуры этих зданий и могут быть использованы для реализации дополнительных функций и включения в новое коммуникативное пространство аэропортов.

Проектирование аэропортов тесно связано с решением комплекса градостроительных задач, в т.ч. организацией перевозок пассажиров наземным транспортом между аэропортом и городом (пригородом). Выбор видов транспорта зависит от дальности перевозок и временем, которое затрачивается на дорогу. Расчетным нормативным показателем является временной интервал 30-40 мин для расстояния до 30 км.

Именно эти километры и минуты являются первыми и весьма весомыми в формировании позитивного образа города как туристической дестинации. Благоустройство этих участков магистральных дорог требует соответствующих концептуальных подходов, ориентированных на современные градостроительные практики и маркетинговые стратегии коммуникационного характера.

В Национальном авиационном университете Украины (НАУ) активно реализуются новые формы обучения, студенты постоянно привлекаются к неформальному изучению мировых практик градостроительства, в т. ч. строительства аэропортов.

Например, осенью 2018 г. студенты Института аэропортов НАУ приняли участие в воркшопе «Urban landscaping from Boryspil International Airport to Kyiv», организованном некоммерческой образовательной платформой CANactions. Они имели возможность ознакомиться с передовыми практиками проектирования эко-городов; оценить градостроительную ситуацию, сложившуюся на участке автомагистрали М03 от Международного аэропорта «Борисполь» до Киева, и предложить свой вариант его планировочной организации и благоустройства с использованием различных методов

улучшения экологического состояния территории, формирования позитивного образа Киева как туристической дестинации и др.

Выводы.

1. Благодаря процессам глобализации и культурной ассимиляции в социокультурное пространство, традиционно транспортные предприятия (аэропорты) обретают новый статус так называемого «силового поля», присущего унитарному урбанизму.

2. Доступный сервис, предоставляемый бюджетными авиакомпаниями с 1990-х годов, приводит к росту объема авиационных перевозок и обеспечивает возможность включения социокультурного пространства аэропортов в психогеографические карты освоения городского пространства.

3. Выделение психогеографической гармонизации архитектурной среды аэропортов средствами искусств в процессы, которые не зависят от их главной технологической деятельности, организационно поддерживается анбандлингом, постепенно охватывающим традиционно монополизированную структуру аэропортов. Технически оснащенный аэропорт становится объектом эстетической привлекательности, позитивно влияющим на психику человека.